

ГАЗ-13 «Чайка», Греков Б.В.

Однажды после окончания приемочных испытаний ГАЗ-21 «Волги» ехали на ЗИМе трое: главный конструктор ЗИМа Николай Александрович **Юшманов**, начальник легкой лаборатории КЭО Михаил Степанович **Мокеев**, за рулем сидел ведущий испытатель ЗИМ'ов Борис Владимирович **Греков**. Шел 1955 год. Молчали. И вдруг Н.А.Юшманов сказал, что пора бы уже задуматься о новом автомобиле вместо ЗИМ'а. Это было неожиданно. ЗИМ был престижной машиной, производство было налажено, брака по нему почти не было, в чем же дело? А дело было вот в чем - ЗИМ'у было уже 13 лет. Выяснились принципиальные недостатки конструкции – мала мощность двигателя (за рубежом у машин такого класса двигатели мощностью уже около 200 сил. А вскоре они стали 300 и 400 сил), смешная динамика – 35 секунд до 100 км/час это что? Слабые тормоза – порезвее спуститься с Ай-Петри в Ялту – из тормозов дым! Это что? Шины размером 7.00-15” не предназначены для скоростей около 120 км/час. Чуть выше и они разлетаются в клочья. А задний мост? Главная пара 4,55 – это пещерный век. Сейчас у подобных автомобилей задний мост с передаточным отношением не больше $3,38 \div 3,54$. А коробка передач? На ЗИМ'а примитивная 3х ступенчатая, механическая. Пора уже осваивать автоматическую передачу (А.К.П.) с гидротрансформатором.

Вскоре начальник легкой лаборатории предложил испытателям в письменном виде дать свои предложения техсовету КЭО – каким они представляют себе автомобиль, который должен сменить ЗИМ. Все дали. Предложения на собрании коллектива были обсуждены, и к техсовету были поданы готовые пожелания всей легкой лаборатории.

На одном из техсоветов КЭО этот вопрос был обсужден. Докладчиком был Б.В. Греков. Председатель техсовета КЭО Н.И.Борисов доложил собравшимся свои соображения, уполномоченный лабораторией легковых автомобилей Б.В. Греков доложил предложения легковиков. После обсуждения были приняты следующие решения:

- автомобиль должен быть рамным (это обеспечивает возможность разнообразить кузова).
- спроектировать двигатель V-8 (что для ГАЗ'а ново!) мощностью 150-170 л.с.
- спроектировать А.К.П. и гидротрансформатор

Автомобиль должен быть с трехрядным расположением сидений (как ЗИМ), но предусмотреть вариант высококомфортного автомобиля с укороченной базой и двумя рядами сидений.

- предусмотреть вариант кузова с открывающимся тентом

и так далее и тому подобное.

В июне 1957 года был готов образец №1. Как в КЭО говаривали, первый образец делается для того, чтобы посмотреть как не надо делать автомобиль. Прямо надо сказать автомобиль не блистал: ни фасад-бампер, фары, подфарник, облицовка радиатора, орнамент на капоте, эмблема, уж не говоря о заднем бампере и задних фонарях – все явно было не то! А козырек над лобовым стеклом из оргстекла придавал ГАЗ-13 какой-то надушенный вид. Машина было получена с большой (*неразб.*) в сборочном участке КЭО. Когда она стала на колеса обнаружилось, что она еще и перекошенная – и рессоры и пружины разной жесткости. В первый рейс по заводу поехал главный конструктор Н.И. Борисов, за рулем был ведущий испытатель Б.В. Греков. Была поздняя ночь, все проезды завода были безлюдны, можно было поехать быстрее, чем разрешенные официальные 15 км/час. Несмотря на все свои недостатки машина производила очень хорошее впечатление и резвый разгон и эффективные тормоза, и удобная посадка.

Начались будни – весь июнь автомобиль простоял на смотровой яме легкой лаборатории и водитель испытатель В.М. Китаев, испытатель Б.В. Греков и конструктор Б.С. Поспелов доводили новую А.К.П. и ее привод, в котором было положение – «за полным дросселем». Потом пошли программы, дорожные испытания, накат километража, и прочее и прочее. К Новому году эту



машину показывали представителю промышленного отдела ЦК тов. С.К.Григорьеву. Он рекомендовал показать ее Н.С. Хрущеву. После Нового года стали готовить уже 2ой образец «Чайки» (уже «Чайки») к отправке в специальной упаковке на Всемирную выставку в Брюссель. Сопровождал ее Г.И. Зоблов. Он был нашим представителем на Выставке. Автомобиль «Чайка» ГАЗ-13 получил на выставке в Брюсселе престижную Золотую Медаль – «Гран При» (кстати ГАЗ-21 «Волга» на той же выставке получила аналогичную Золотую медаль).

Весной 1958 года «Чайки» показывали в Кремле Руководителям СССР. В последний момент, когда автомобили были уже в Кремле, выяснилось, что Н.С. Хрущев не сможет принять участие в показе, осматривали машины Н.А. Булганин, К.Е. Ворошилов, А.И. Микоян, Е.А. Фурцева и сопровождающие их лица. Со стороны Министерства и завода были Н.И. Строкин, Н.И. Борисов В.С. Соловьев, испытатели Б.В. Греков, С.А. Волхонский, В.М. Китаев, А.И. Ефремичев и др. Было много вопросов, машины всем понравились. Представлялись обр №1 и №3. Особенно понравился двухцветный №3.

В мае 1958 года состоялись первые пробеговые испытания «Чаяк» по маршруту Горький-Москва-Минск-Москва-Горький. Колонна состояла из 2х «Чаяк» - №4 с водителем М.А. Метелевым, №1 с водителем В.М. Китаевым ходовой макет «Чайки» на базе Крайслера «Нью-Йоркера» с водителем П.Л. Машиковым и Паккард «Патришн» с водителем С.А. Волхонским. Участники пробега М.С. Мокеев, Б.В. Греков, Е.М. Арзаяев, Г.М. Вассерман, Х.М. Камбург, Р.К. Клуцис. На обратном пути на Минском шоссе были проведены некоторые лабораторно-дорожные испытания. Результаты были обнадеживающие.

Летом 1958 года состоялись Заводские испытания ГАЗ 13 «Чайка» 1 этап по маршруту Горький-Москва-Ленинград-Таллин-Рига-Вильнюс-Минск-Киев-Харьков-Москва-Горький. Участвовали «Чайки» обр №4 и 5, обр №1, Зим, Паккард «Патришн», ГАЗ-21 «Волга» ОТК ГАЗ. Водители испытатели В.В. Мосолов, М.А. Щеляев, В.М. Китаев, Р.Н. Смирнов, С.А. Волхонский, П.Л. Машиков, М.П. Серов. Контролеры А.М. Черный, Б.В. Греков, А.Г. Червинский (МЗМА) С.М. Лапшин, А.А. Терников, Е.М. Фомин. Командор В.П. Буданов. От ОТК ГАЗ принимал участие Ю.И. Заботин, тормозник-испытатель Е.Н. Арзаяев, киногруппа Ф.Т. Шибаяев, В.Ф. Обжорин, водитель киномашины В.В. Воронов, Зам гл. конструктора В.С. Соловьев, карбюраторщик-двигательист Р.К. Клуцис.

2 этап заводских испытаний проходил по маршруту Горький – Москва – Харьков – Крым – горные дороги Крыма – переправа на Кавказ – горные дороги Кавказа – Крестовый перевал – Орджоникидзе – Нальчик – Ростов – Харьков – Москва – Горький. Время август-октябрь 1958г. Автомобили ГАЗ-13 «Чайка» - обр №4 и 5, ЗИМ, это зачетные, кроме них обр №1, Паккард «Патришн», ГАЗ-21 «Волга». В Крыму Паккард вышел из строя – у него переломившийся пополам кулачковый вал развалил двигатель на две части. Машина по железной дороге была отправлена в Горький. Испытания проводил прежний состав: командор В.П. Буданов, контролеры Б.В. Греков, Е.Н. Арзаяев, А.М. Черный, А.Г. Червинский, С.М. Лапшин, Ю.И. Заботин, Р.К. Клуцис, А.А. Терников, водители В.В. Мосолов, М.А. Метелев, В.М. Китаев, В.И. Батраков, Е.М. Фомин, П.Л. Машиков. Принимал участие в пробеге и главный конструктор «Чайки» Н.А. Юшманов.

Напряженные испытания проводились в Москве. Лето было жаркое, июль-август 1958 года, температура выше + 25. Слабым местом ГАЗ-13 в то время был теплообменник, через него проходили и должны были охлаждаться потоки и моторного масла, и масла А К П и гидротрансформатора. От вибраций теплообменник разрушался, тек, требовал постоянного ремонта. После пробега по самым напряженным улицам Москвы, по маршруту «Малая Роза», убедившись, что теплообменник надежен, колонна тронулась в Крым. База – в Симферополе. Горные дороги Крыма – это маршрут Симферополь – Алушта – Ялта – Байдарские ворота – Севастополь – Симферополь. Или – Симферополь – Алушта – Судак – Феодосия – Симферополь. Или – непрерывные подъемы на Ай-Петри со стороны села Соколиное или из Ялты, мимо водопада Учан-Су. Подъем затяжной, 22,5 км. Верхняя точка – 1250 м. над уровнем моря. При температуре в



Соколином + 25-30, на вершине 10-12. Средняя скорость подъема 40-45 км/час. Подъем на Ай-Петри – это пробный камень, там нет прямолинейных участков дорог, одни повороты «серпантины», проверяется весь автомобиль в целом – и устойчивость, и управляемость, и комфортность, и тормоза, и температурный режим агрегатов. После переправы через Керченский пролив, испытания продолжились на Кавказе, на базе Сочи. Маршруты Сочи-Туапсе-Сочи, подъемы на г.Ахун, Сочи-Гагра-оз.Рица-Ауадхара-Сочи, Сочи-Сухуми-Сочи, Сочи-Пицунда-Сочи. Однажды министр Н.И. Строкин, который отдыхал в санатории «Россия» захотел посмотреть автомобиль «Чайку» и совершить на нем ознакомительную поездку по горным дорогам. Такая возможность ему была предоставлена – 12.IX на автомобиле с водителем М.А. Метелевым и контролером Б.В. Грековым Н.И. Строкин со своими родственниками совершил поездку на оз. Рица. От поездки все были в полном восторге, машина Министру очень понравилась. Машина М.А. Метелева, которая имела пробеговый № 2, на этот раз шла головной. Все остальные почтительно следовали сзади.

Напряженные испытания в горах показали – автомобиль получился. По возвращении на завод был составлен полный всеобъемлющий отчет. Был готов цветной фильм. По замечаниям был составлен план-график устранения замечания. Работа закипела. В декабре 1958 года первые автомобили «Чайка» начали сходить с конвейера. В январе-феврале 1959 года 23 уже конвейерных автомобиля ГАЗ-13 «Чайка» обслуживали делегатов XXI съезда КПСС. Это была большая честь для всего автозавода, тем более, что за рулем «Чаяк» сидели водители легковой лаборатории КЭО: М.А. Метелев, В.Д. Вилков, С.А. Волхонский, В.В. Мосолов, А.В. Кулаков, Е.М. Фомин, Е.К. Лисафьев, А.В. Щербаков, К.В. Никишин, В.В. Воронов, В.Н. Предтеченский, В.А. Фатеев, Э.К. Василькович и другие. Гостиница ЦК, столовая, буфет были бесплатными.

Техническое руководство эксплуатацией первых производственных «Чаяк» осуществляла группа специалистов ГАЗ: М.С. Мокеев, Б.В. Греков, Б.И. Лисов, Р.К. Клуцис, Б.С. Поспелов, Б.К. Хусаинов, рихтовщики, маляры, электрики и другие. Но делать им всем в общем-то было нечего – автомобили работали безупречно. А новые ЗИЛ-111, два автомобиля простояли на 3м этаже автобазы. Из-за множества дефектов их побоялись включить в состав автомобилей обслуживания. Администрация автобазы ЦК предложила специалистам КЭО сделать несколько докладов об особенностях конструкции «Чайки». Это было сделано:

- Б.В. Греков – обзорная лекция о конструкции ГАЗ-13
- Р.К. Клуцис – двигатель и карбюратор
- Б.С. Поспелов – А.К.П. и Г.У.Р.

После закрытия Съезда все участники группы ГАЗ получили премии и ценные подарки.

А летом 1959 года состоялись приемочные испытания уже ГАЗ-13 конвейерной серийной сборки – шасси № 29 двухцветная бело-голубая и № 30 – черная. Для сравнения участвовал ЗИМ и ГАЗ-13 (шасси №14) с опытными деталями двигателя, шасси и кузова. Водители-испытатели М.А. Метелев, Я.А. Рябинин, А.А. Карасев, А.В. Щербаков. Командор М.А. Мокеев.

В новом 1960 году заводу было дано задание изготовить партию «Чаяк» с открывающимся верхом. Времени не было, поэтому было решено взять за основу конструкцию гидравлического складывания тента типа автомобиля Паккард «Каррибиен». В феврале 2 автомобиля – один с темносерым тентом, второй с коричневым, были готовы. Последовала команда – показать автомобили Никите Сергеевичу Хрущеву. Выехал в Москву обе «Чайки», водители В.М. Китаев и П.Л. Машиков, машина ГАЗ-21 «Волга» для сопровождения с водителем Г.М. Фоминым и представитель ГАЗ, в то время начальник легковой лаборатории КЭО Б.В. Греков.

Показ состоялся 1 мая на традиционном месте в Кремле – у «крылечка» за Никольской башней. Руководил показом Министр Н.И. Строкин. Присутствовали все автозаводцы и П.Л. Машиков, и В.М. Китаев, и Е.М. Фомин. Пояснения давал Б.В. Греков. За несколько дней до показа



на автомобилях прокатился по Москве, по самым центральным улицам столицы Председатель КГБ СССР Шелепин. Машины мчались по осевой линии, изредка давая сигнал, не обращая внимания на светофоры. Правда задавала тон машина КГБ, которая мчалась впереди колонны, с рацией. Доехали до Ленинских гор, около Университета развернулись и с той же скоростью промчались в Кремль. Все были очень довольны. Председатель КГБ жал автозаводцам руки и говорил хорошие слова. В осмотре автомобилей приняли участие сам Никита Сергеевич Хрущев, Ф.Р. Козлов, М.А. Суслов, А.И. Микоян и другие члены Политбюро. Было много вопросов, было много хвалебных замечаний – в смысле, что вот и сами можем такую красавицу делать. Н.С. Хрущев был в хорошем настроении, много шутил. Обстановка была самая дружественная и непринужденная.

Летом, в августе-сентябре 1960г. было проведено еще одно пробеговое испытание «Чайки» с механической КПП. Водитель Е.М. Фомин, контролер Р.И. Смирнов. Испытания проводились в основном по Казанскому шоссе, были тусклые и не интересные. Механическая 2х ступенчатая КПП часто ломалась. Собрались поехать на юг, но так и не собрались. В общем никакого следа этот пробег в истории «Чайки» не оставил. И никого из его участников в настоящее время нет в живых. Печально.

В заключение можно сказать следующее: ГАЗ-13 «Чайка» в отличие от ГАЗ-13 ЗИМ'а на смену которому пришла в конце 1958 года уже не имела несущего кузова. Несущим элементом «Чайки» являлась Х-образная рама, к которой через резиновые подушки в 16ти точках крепился кузов. С технической точки зрения автомобиль представлял несомненный интерес благодаря обилию новшеств. В их числе в первую очередь надо отметить V-образный 8ми цилиндровый двигатель мощностью 195 л.с. при 4200 об/мин литражем 5,5 литров. Карбюратор четырехкамерный, масляный фильтр центробежный, коробка передач трехступенчатая автоматическая, работает в паре с гидротрансформатором. Переключение передач «Д» - движение, «Н» - нейтраль (заводка двигателя) «з.х.» - задний ход и «Т» - торможение двигателем – кнопочное. Кроме того автомобиль имел ГУР – гидроусилитель руля, вакуумный усилитель тормозов и выдвигающуюся электромоторчиком радиоантенну. Таких новшеств до «Чайки» не было до нее ни на одном автомобиле СССР до 1959 года. Конструкторами «Чайки» следует считать Н.А. Юшманова – ведущий конструктор В.С. Соловьева – зам. Главного конструктора, Н.Г. Мозохина – конструктора-двигателя.

Если говорить об оборудовании кузова «Чайки», то следует отметить электрические стеклоподъемники дверей, централизованное управление всеми стеклоподъемниками с места водителя, омыватель ветрового стекла, радиоприемник с автоматической настройкой, противотуманные фары, фонари заднего хода, панорамное ветровое стекло. В противоположность ЗИМ'у у «Чайки» задние двери навешивались на петли, укрепленные на центральных стойках. «Чайка» была семиместной – за спинкой переднего регулируемого дивана у нее размещались два откидных сиденья – «страпонтены». Наряду с базовой моделью, имеющей кузов «седан», небольшими партиями выпускались «Чайки» ГАЗ-13А с кузовом лимузин с двумя раздвигающимися вправо или влево двумя стеклами (водители автобазы ЦК называли эти автомобили «сервант»).

«Чайка» 13Б с кузовом «фаэтон». Тент управляется с места водителя гидроэлектрической системой. Ходовая часть «Чайки» имеет независимую пружинную переднюю подвеску и заднюю зависимую рессорную подвеску. Размер шин 8.20 – 15".

Снаряженный вес автомобиля 2100 кг

Максимальная скорость 160 км/час

Время разгона с места до 100 км/час – 19 сек

Расход топлива – 21 л/100 км.

Габариты «Чайки»:



Длина – 5600 мм

Ширина – 2000 мм

Высота – 1620 мм

База – 3250 мм

Колея передних колес – 1540 мм

Колея задних колес – 1530 мм

Клиренс – 180 мм

Производство автомобилей «Чайка» продолжалось с перерывом до 1978 года.

А откуда появилось наименование «Чайка» - никто никогда не знал. Появилось и появилось. На первых «Чайках» на капоте была такая массивная символическая птица, потом ее по соображениям техники безопасности убрали. На конвейерных «Чайках» ее уже не было, а название осталось - в виде отдельных букв на капоте, да надписи на панели приборов. Правда это название не очень подходит к большой элегантной машине, но сейчас уже все привыкли. А что ГАЗ-14 опять стало «Чайкой» - это уж ни в какие ворота!

